

Memorando Nro. SM-AJ-2023-1176

Quito, D.M., 06 de diciembre de 2023

PARA: Sr. Ing. Alex Daniel Pérez Cajilema
Secretario de Movilidad
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ASUNTO: CRITERIO JURÍDICO AL PROYECTO DE ORDENANZA
"ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN
ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL "SERVICIO DE
ENTREGAS A DOMICILIO" (DELIVERY)"

De mi consideración:

En atención al Memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2023-0904-M de 06 de octubre de 2023, suscrito por la Dra. Libia Fernanda Rivas Ordóñez, Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, por medio del cual solicita: *"(...) se emita un informe técnico y jurídico por parte de la Secretaría de Movilidad sobre la necesidad de crear una nueva modalidad de transporte como parte de este Proyecto de Ordenanza."*, respecto al proyecto de ordenanza denominado *"ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL "SERVICIO DE ENTREGAS A DOMICILIO" (DELIVERY)"*; y,

De acuerdo con el Informe Técnico Nro. 2023, IT-SM-DMPPM-157, elaborado por el Ing. Henry Vilatuña Guaraca y aprobado por el Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad, Ing. Galo Cardenas, por medio del cual concluye y recomienda:

"3. CONCLUSIÓN

La entrega a domicilio o delivery, está incluido enmarcado en el traslado o transporte de mercaderías, por lo tanto, está clasificado y reglamentado en la LOTTSV, en el articulado que hace referencia al "Transporte Comercial". Dentro del PMMS 2022-2042, se habla y se analiza lo pertinente al transporte de mercaderías y se realizan las acotaciones referentes a la implicación de la "cadena logística en el DMQ y zonas circundantes". Se analiza de igual forma el uso de plataformas para las "entregas a domicilio"; en la pirámide de la movilidad de igual forma, se establece la jerarquización de la "logística" como el movimiento de bienes y mercancías, como 4er peldaño luego del transporte de personas, bicicletas y peatones. Y, por último, de analiza la logística de ultima milla, y su estructura dentro del movimiento y distribución de bienes y mercaderías.

Con lo cual se concluye que:

Memorando Nro. SM-AJ-2023-1176

Quito, D.M., 06 de diciembre de 2023

1. *El delivery o “entrega a domicilio”, corresponde a la una parte de la cadena logística, identificada como de última milla y está regulado dentro del transporte comercial.*
2. *Dentro de la LOTTSV y su reglamento, esta claramente identificado lo correspondiente a transporte comercial, modalidades, permisos, registro y otros.*
3. *Más del 300% de las entregas a domicilio, luego de la pandemia se las realiza por medio del uso de aplicaciones propias o comerciales.*
4. *Un alto número de vehículos utilizados en esta actividad, son realizadas en motocicletas, que no cuentan con los permisos o registros respectivos para realizar, “transporte de mercaderías o bienes”.*
5. *El Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2022-2042, establece la formulación del Plan Especial de Logística Urbana y Transporte de Carga, como un subsistema de movilidad.*
6. *El traslado de mercaderías y bienes, se las realiza en vehículos propios principalmente motocicletas, que en la mayoría de casos no son de propiedad de los establecimientos que los emplean, y más bien corresponden a personas que prestan servicio a dichos establecimientos por medio del uso de plataformas de intermediación tecnológica.*
7. *Las plataformas de intermediación tecnológica APPs, son las que mantienen la base de datos y registran a los prestadores del servicio, entre otras cosas, registran las incidencias en vías, tipo de vehículo usado, horarios, número de pedidos, calidad de la entrega, y otros.*
8. *Dentro del reglamento y LOTTSV, no se especifica el transporte de mercaderías en vehículos livianos tales como motocicletas o similares, aun cuando se establece los tipos de transporte comercial y lo establece a la carga liviana como “el traslado de bienes en vehículos de hasta 3.5 toneladas de capacidad de carga”, y más adelante define las clases como: “d) Carga liviana: Vehículos tipo camioneta de cabina sencilla **con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas**”.*

4. RECOMENDACIONES

- a) *Remitir el presente informe técnico a la Asesoría Jurídica de la Secretaría de Movilidad, con la finalidad de que se proceda a realizar el respectivo análisis e informe jurídico requerido por la comisión de movilidad.*
- b) *Impulsar por medio de los entes pertinentes la regulación de las plataformas de*

Memorando Nro. SM-AJ-2023-1176

Quito, D.M., 06 de diciembre de 2023

intermediación tecnológica, mismas que mantienen la información de los prestadores del servicio, y de esta forma regular a los prestadores.

c) Ejecutar el Plan Especial de Urbana y Transporte de Carga

d) Regular las plataformas de intermediación tecnológica para pedidos a domicilio o delivery, que solicite a los operadores que cumplan con lo establecido en la LOTTSV y su reglamento, en lo referente a permisos y otros requisitos legales como prestadores de transporte comercial.”

PRIMERO. – ANTECEDENTES:

Mediante Memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2023-0904-M de 06 de octubre de 2023, suscrito por la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, Dra. Libia Fernanda Rivas Ordoñez, quien manifiesta:

“En mi calidad de Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, me permito certificar que la Comisión de Movilidad, en sesión No. 010 - Ordinaria, llevada a cabo el día miércoles 04 de octubre de 2023, durante el tratamiento del quinto punto del orden del día:

“3. Recibir en Comisión General a la Cámara de Innovación y Tecnología Ecuatoriana, para que presenten sus observaciones u aportes al Proyecto de Ordenanza denominada “ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL “SERVICIO DE ENTREGAS A DOMICILIO” (DELIVERY)””; resolvió: Solicitar que, (...) se emita un informe técnico y jurídico por parte de la Secretaría de Movilidad sobre la necesidad de crear una nueva modalidad de transporte como parte de este Proyecto de Ordenanza.”

Mediante Memorando Nro. SM-DMPPM-2023-0772 de 06 de noviembre de 2023, el Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad remite el informe técnico Nro. 2023, IT-SM-DMPPM-157, que contiene el Criterio Técnico, conclusiones y recomendaciones sobre la propuesta de “ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL “SERVICIO DE ENTREGAS A DOMICILIO” (DELIVERY)”;

Mediante sumilla inserta en el Memorando Nro. SM-DMPPM-2023-0772 el Secretario de Movilidad remite dicho documento a la Asesoría Jurídica y manifiesta “Favor atender”.

SEGUNDO. - BASE LEGAL:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

El artículo 82 de la Constitución establece que “El derecho a la seguridad jurídica se

Memorando Nro. SM-AJ-2023-1176

Quito, D.M., 06 de diciembre de 2023

fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.”

El artículo 226 de la Constitución establece que: “Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”

El artículo 264 de la Constitución determinan que los gobiernos municipales y los gobiernos de los distritos metropolitanos tendrán competencia exclusiva para: “*Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.*”

LEY ORGÁNICA DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES

La ley Orgánica de Protección de Datos Personales establece en su artículo 1 que su objeto y finalidad será:

“(...) garantizar el ejercicio del derecho a la protección de datos personales, que incluye el acceso y decisión sobre información y datos de este carácter, así como su correspondiente protección. Para dicho efecto regula, prevé y desarrolla principios, derechos, obligaciones y mecanismos de tutela.”

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

El artículo 3 de la LOTTTSV, determina que: “*El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas (...)*”

La LOTTTSV establece en su artículo 30-3 que “Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y **deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.**” (Resaltado que me pertenece)

El artículo 30.4 de la LOTTTSV, manifiesta que: “*Los Gobiernos Autónomos*

Memorando Nro. SM-AJ-2023-1176

Quito, D.M., 06 de diciembre de 2023

Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.”;

El literal c), d) y v) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus competencias: “(...) c) *Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del sector; d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas y rurales del cantón; (...) v) Expedir las ordenanzas necesarias que permitan planificar, regular, gestionar y controlar la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, de acuerdo con su modelo de gestión previo informe favorable de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; (...); (Resaltado que me pertenece)*

El artículo 51 de la LOTTTSV establece que para fines de aplicación de dicha Ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

- a) Público;*
- b) Comercial;*
- c) Por cuenta propia; y,*
- d) Particular.”*

El artículo 57 de la LOTTTSV establece que: “*Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente ley.*

Dentro de esta clasificación se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, alternativo comunitario rural excepcional, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto de pasajeros y/o bienes; y, turístico, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto

Memorando Nro. SM-AJ-2023-1176

Quito, D.M., 06 de diciembre de 2023

y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad, establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Para el caso del servicio de transporte alternativo comunitario rural excepcional, la emisión de títulos habilitantes se podrá otorgar a personas naturales o jurídicas. (...)

CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN

El literal f) del artículo 55 del COOTAD dispone: *“Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: (...) e) Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de Mejoras; f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal(...)*”;

Los literales b) y q) del artículo 84 del COOTAD, prevén como funciones del gobierno descentralizado municipal: *“(...) b) diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales; (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio. (...)*”;

CÓDIGO ORGÁNICO ADMINISTRATIVO

El artículo 7 del Código Orgánico Administrativo (COA), dispone que la función administrativa se desarrolla bajo el criterio de distribución objetiva de funciones, privilegia la delegación de la repartición de funciones entre los órganos de una misma administración pública, para descongestionar y acercar las administraciones a las personas;

El artículo 47 del COA determina que: *“La máxima autoridad administrativa de la correspondiente entidad pública ejerce su representación para intervenir en todos los actos, contratos y relaciones jurídicas sujetas a su competencia. Esta autoridad no requiere delegación o autorización alguna de un órgano o entidad superior, salvo en los casos expresamente previstos en la ley”;*

El COA establece en su artículo 128, en lo inherente al acto normativo de carácter administrativo, como: *“declaración unilateral efectuada en ejercicio de una competencia administrativa que produce efectos jurídicos generales, que no se agota con su cumplimiento y de forma directa.”;*

Memorando Nro. SM-AJ-2023-1176

Quito, D.M., 06 de diciembre de 2023

DICTAMEN NRO. 3-21-OP/21

A través de Dictamen Nro. 3-21-OP/21, dentro del caso Nro. 3-21-OP, se resuelve la objeción presidencial parcial por razones de inconstitucionalidad presentada por el presidente de la República, Guillermo Lasso Mendoza, respecto de los artículos 46, 56, 57 (b), 58 (b) y 169 del “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.”, misma que resulta análoga al presente caso, por cuanto el artículo 46 de dicho proyecto de ley llevaba por objeto incluir la regulación y autorización de plataformas digitales.

Al respecto, la Corte Constitucional considera lo siguiente:

“14. La Corte ha afirmado que los derechos no son absolutos. La afirmación se aplica para los derechos de libertad (de contratación y a desarrollar actividades económicas, vinculadas con el trabajo). La regulación de los derechos está permitida en la Constitución, debe ser razonable y estar condicionada a no impedir el ejercicio del derecho o a evitar que los derechos obstaculicen el ejercicio de otros derechos.

15. La falta de regulación podría ocasionar, por ejemplo, distorsiones en el mercado y provocar cuestiones tales como monopolios u oligopolios. También podría generar situaciones de precariedad laboral o explotación de quienes prestan servicios. Desde la perspectiva de las personas consumidoras, podría dejar una actividad sin control y se podría perjudicar la prestación de servicios públicos de óptima calidad.

16. La norma objetada establece una regulación que ha sido debidamente justificada por la Asamblea, para asegurar la calidad de los servicios, garantizar los derechos de los choferes y trabajadores mediante el control por parte de la autoridad competente y para adaptar las actividades económicas a los planes locales de desarrollo y ordenamiento territorial. Aunque, en efecto, el legislador tiene libertad de configuración legislativa, esta facultad no es absoluta, debe atender a los límites fijados en la Constitución.

***17. De ahí que, cuando establece, como una condición necesaria (“siempre y cuando”) para la prestación de servicios la pertenencia a “operadoras debidamente constituidas”, efectivamente la norma aprobada por la Asamblea estaría privilegiando a un grupo de interés (operadoras ya constituidas) en desmedro de otros (operadoras que podrían constituirse).** En este sentido, al permitir que los dueños de las plataformas sean únicamente las operadoras debidamente constituidas se está favoreciendo a las que ya existen en perjuicio de las operaciones que podrían constituirse posteriormente.*

***Por tanto, las libertades de contratación se verían afectados de forma injustificada.** Por otro lado, cuando la norma establece “y cumplan con los requisitos mínimos establecidos*

Memorando Nro. SM-AJ-2023-1176

Quito, D.M., 06 de diciembre de 2023

en la presente ley” está asimilando las plataformas digitales a un servicio de transporte. Si bien la plataforma optimiza la gestión del transporte, la regulación no puede ser igual que una empresa o servicio de transporte. De ahí que la remisión a los requisitos propios establecidos en la ley podría afectar y hasta restringir los derechos de quienes desarrollan o administran las plataformas. Por ejemplo, desde la perspectiva de la propiedad intelectual, por regla general, los desarrolladores de las plataformas conservan los derechos morales y, salvo disposición contractual en contrario, los derechos patrimoniales sobre el software. **Sin embargo, la regulación es necesaria y tiene que ser debatida de forma adecuada tanto a nivel local como nacional.**

19. La Corte considera que las plataformas que optimizan el transporte deben asegurar “las condiciones mínimas ambientales, de calidad y seguridad”. **La determinación de estas condiciones mínimas debe establecerse de forma participativa y deliberativa, como dispone el artículo 85 de la Constitución, a nivel local y nacional. Tales mecanismos podrían incluir, por ejemplo, mesas de diálogo, lideradas por el ente rector del transporte, entre los actores que participan o tienen intereses en este sector.**

20. Por las razones expuestas, **la Corte declara que permitir el funcionamiento de plataformas digitales siempre que pertenezcan a operadoras debidamente constituidas y cumplan con los requisitos mínimos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la frase “pertenezcan a operadoras debidamente constituidas y cumplan con los requisitos mínimos establecidos en la presente ley”, que consta en el texto del artículo 46 del Proyecto y que se agrega como artículo 62.a a la Ley, contraviene el derecho a la libertad de contratación relacionada con el derecho al trabajo y por tanto procede la objeción constitucional.** La Asamblea Nacional deberá realizar las adecuaciones necesarias conforme lo analizado en este dictamen.” (Resaltado que me pertenece)

TERCERO. – ANÁLISIS:

De los antecedentes expuestos, así como de la normativa vigente citada en los acápites que anteceden y conforme la solicitud realizada, se desprende el siguiente análisis:

El Distrito Metropolitano de Quito y demás Gobiernos Autónomos Descentralizados, de conformidad con lo establecido en el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, así como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, tiene competencia para expedir ordenanzas metropolitanas que le permitan regular, planificar, gestionar y controlar el tránsito, transporte público y seguridad vial.

En tal sentido, conforme la normativa legal, vigente y aplicable, el Municipio del Distrito

Memorando Nro. SM-AJ-2023-1176

Quito, D.M., 06 de diciembre de 2023

Metropolitano de Quito puede emitir una Ordenanza Metropolitana que permita la regulación y control del servicio de entregas a domicilio “delivery”. Sin embargo, es necesario tomar en cuenta que la mayor parte de estas entregas se las realiza a través de servicios digitales, de los cuales no todos se encuentran legalmente constituidos en el país, ni necesariamente mantienen actualmente un Registro Único Contribuyente, por la propia naturaleza de su servicio.

De esta manera, es importante remitirnos al Dictamen de la Corte Constitucional Nro. 3-21-OP/21 y el contenido del Proyecto de Ordenanza materia del presente criterio. Por un lado, si bien el proyecto de ordenanza no se refiere a “empresas debidamente constituidas” como tal, si exige que los prestadores del “servicio de entregas a domicilio” cuenten con un Registro Único de Contribuyentes, Licencia Única de Actividades Económicas y una Patente Municipal, lo que podría afectar y restringir derechos como lo son el derecho de contratación y a desarrollar actividades económicas, vinculadas con el trabajo.

Si bien el cumplimiento de la Ley es absoluta, en lo que refiere a las obligaciones de los “Prestadores del Servicio” establecidas en el artículo 10 del proyecto de ordenanza, es necesario que se realice una revisión a este articulado, pues nuevamente, al tratarse de plataformas digitales, el control de estas sobre la utilización de su software por parte de quienes brindan el servicio de entrega a domicilio y sus usuarios, es limitado; y, además, el control sobre la conducción bajo efectos de alcohol o drogas, así como la utilización de medidas de seguridad que exige la Ley, compete a las autoridades de control públicas y no a las de carácter privado.

Además, el Proyecto de Ordenanza señala en su artículo 8 que el catastro de prestadores también deberá contar con los “Datos personales de los prestadores”, por lo que es necesario que se tome en cuenta y analicen las obligaciones normativas y tratamiento especial de datos personales que se establecen en la Ley Orgánica de Protección de Datos Personales, publicada en Registro Oficial 459 el 26 de mayo de 2021.

Adicionalmente, hay que tomar en cuenta que conforme lo establecido en el artículo 30.5, literal v) de la LOTTTSV, los proyectos de ordenanzas se podrán expedir previo informe favorable de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En cuanto a la forma del proyecto de ordenanza, es necesario que en los considerandos se escriban conforme el orden jerárquico de aplicación de las normas establecida en el artículo 425 de la Constitución de la República del Ecuador; y, en caso de tratarse de antecedentes, organizarlos según su fecha de emisión de documento o acontecimiento histórico. En tal sentido, se considera que el ultimo considerando que señala: “*es deber*

Memorando Nro. SM-AJ-2023-1176

Quito, D.M., 06 de diciembre de 2023

del Municipio del Distrito Metropolitano determinar la oferta y demanda del “servicio de entregas a domicilio” dentro del Distrito Metropolitano de Quito; así como, actualizar la normativa inherente al régimen administrativo aplicable para dicha modalidad, que permita mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social de las personas prestadoras del “servicio de entregas a domicilio”; cuyas disposiciones deberán guardar armonía con las competencias que ejerce el Distrito Metropolitano de Quito conforme a la Ley” pertenece no a este acápite, sino a la exposición de motivos.

CUARTO. – CONCLUSIONES:

El proyecto de ordenanza analizado en el presente criterio jurídico, debe ser objeto de un replanteamiento en cuanto a su contenido, pues según consta actualmente, podría vulnerar los derechos de contratación y a desarrollar actividades económicas, vinculadas con el trabajo; y, según su forma en cuanto a lo manifestado en el presente criterio.

Además, el contenido respecto a los datos personales, debe tomar en cuenta las disposiciones establecidas en la Ley Orgánica de Protección de Datos Personales y la futura creación de la respectiva Superintendencia.

Adicionalmente, es necesario que dicho proyecto sea puesto a conocimiento de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de obtener el informe favorable, previo a la aprobación de la ordenanza, conforme la norma determina.

QUINTO. – RECOMENDACIÓN:

Con base a los antecedentes expuestos y base legal presentada; la Asesoría Jurídica considera pertinente que el proyecto de ordenanza sea reformado conforme se ha señalado en el presente Criterio Jurídico y en el marco normativo que mejor permita garantizar los derechos y principios constitucionales aplicables, teniendo en consideración, además, la obligación normativa de elevar dicho proyecto de ordenanza a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre Tránsito y el Dictamen de la Corte Constitucional Nro. 3-21-OP/21, que, si bien no pertenece a jurisprudencia vinculante, presenta un caso análogo que puede ser utilizado como referencia para el tratamiento del proyecto de ordenanza y su expedición.

Se recomienda, además, se establezcan mesas de trabajo con los actores que participan o tienen intereses en este sector, es decir, la prestación de servicios de entregas a domicilio “delivery”, cumpliendo con lo establecido en el artículo 85 de la Constitución de la República del Ecuador, en cuanto a la formulación, ejecución, evaluación y control de políticas públicas y servicios públicos.

Memorando Nro. SM-AJ-2023-1176

Quito, D.M., 06 de diciembre de 2023

El carácter consultivo propio del presente pronunciamiento constituye por su esencia un elemento que se sustenta en el análisis de la normativa legal vigente; esta Asesoría Jurídica no se pronuncia sobre aspectos técnicos, administrativos, presupuestarios u operativos, por no ser de su competencia.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Abg. Guido Fabián Vallejo Galárraga
ASESOR JURÍDICO - FD5
SECRETARIA DE MOVILIDAD - ASESORIA JURIDICA

Referencias:

- SM-DMPPM-2023-0772

Copia:

Sr. Mgs. Galo Eduardo Cárdenas Villenas
Director Metropolitano - FD5
SECRETARIA DE MOVILIDAD - DIRECCION METROPOLITANA DE POLITICAS Y PLANEAMIENTO DE LA MOVILIDAD

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Guido Fabián Vallejo Galárraga	gfv	SM-AJ	2023-12-06	
Elaborado por: Juan Andrés Bonilla Cevallos	jabc	SM-AJ	2023-12-05	
Revisado por: Guido Fabián Vallejo Galárraga	gfv	SM-AJ	2023-12-06	
Aprobado por: Guido Fabián Vallejo Galárraga	gfv	SM-AJ	2023-12-06	

